# 航空ファン
# KOKU-FAN

ワイドカラー
WIDE COLOUR
ヤコブレフ
Yak-9



☆特集☆
カラー特集：アメリカ海軍新鋭艦上機
実戦配備についた S-3A バイキング
速報写真記事：第32回パリ航空ショー

'77 AUGUST 8

BUNRIN-DO JAPAN

$3.30

# 迷彩塗装のトムキャット

## TOMCAT IN A TRI-GRAY CAMOUFLAGE





このページも飛行中のCVW-14の司令官機。表紙の写真と合わせてこの迷彩の上・下面のパターンが良くわかる。



Ref. to the first cover of the magazine. Upper and lower surfaces' camouflage schemes will further be cleared.

# 空母コーラルシーの搭載機
## AIRCRAFT ABOARD CV-43 CORAL SEA




第63写真偵察飛行隊(VFP-63)所属のRF-8Gクルーセーダー
RF-8G Crusader of VFP-63




第191戦闘飛行隊（VF-191）所属のF-4Jファントム II

F-4J Phantom II of VF-191

VF-194 所属のF-4J。下はグレイ三色の迷彩塗装をした
VF-194のF-4J。




F-4J of VF-194　　Bottom: F-4J of VF-194
camouflaged three grays.









▲第95攻撃飛行隊（VA-95）所属のKA-6Dイントルーダー。

▲KA-6D Intruder of VA-95

◀▼VA-94 Commander's A-7E Corsair II
and its tail marking

◀▼第94攻撃飛行隊（VA-94）の隊長機A-7EコルセアII
とその尾翼マーキング。



# ロッキードS-3Aバイキング
## LOCKHEED S-3A VIKING




空母キティーホークに搭載されている，第33対潜飛行隊(VS-33)所属のS-3Aバイキング

S-3A Vikings of VS-33 aboard CV-62 USS KITTY HAWK

(Photo by F. B. Mormillo)







▲▶第38対潜飛行隊（VS-38）所属S-3Aとその尾翼マーキング

S-3A of VS-38 and its tail marking

(Photo by R. E. Kling)

(Photo by R. E. Kling)




S-3A of VS-41, NAS North Island

(Photo by F. B. Mormillo)

▲▲ ノース・アイランド海軍航空基地にある第41対潜飛行隊（VS-41）所属のS-3A。




(Photo by M. F. Henning)

海軍航空テストセンターで使用しているS-3Aバイキング。
S-3A Viking of US Naval Air Test Center

S-3A of VX-1 (Air Test & Evaluation Sq.)

(Photo by M. F. Henning)






尾部のMADブームを出して飛行する，空母サラトガに搭載されている第22対潜飛行隊(VS-22)所属のS-3A

Flying with the MAD boom extended is a S-3A of VS-22, CV-60 USS SARATOGA.




空母サラトガ上で発艦準備中のVS-22所属のS-3A。

S-3A of VS-22 in preparation for taking off, aboard CV-60 USS SARATOGA

# “ジャック・フロスト77”に参加したF-111A



今年1月にアラスカのエルメンドルフ空軍基地で行なわれた，米三軍合同の演習“ジャック・フロスト77”に参加したF-111A このF-111Aは，第474戦術戦闘航空団(474th TFW)第429戦術戦闘飛行隊(429th TFS)所属機で，ネバダ州のネリス空軍基地から参加したもの

(Photo by T. M. Spencer)

## F-111As PARTICIPATING IN “JACK FROST 77”





(Photo by T. M. Spencer)



(Photo by T. M. Spencer)

F-111As at Emendorf Air Force Base participating in the "Jack Frost 77" joint service exercise. These planes of 429th TFS of 474th TFW came here from Nellis AFB, Nevada.

(Photo by T. M. Spencer)




エプロンで整備中のF-111A、胴体下のウエポン・ベイ・ドアが開かれている。右下は胴体の国籍マーク前に描かれている474th TFWのエンブレム。

The weapon bay door is opened for maintenance. The right-down is the 374th TFW emblem.




雪に凍て付くエプロンをタキシングする429thTFSのF-111A。主翼下に訓練用のSUU-20Aディスペンサーを装備している。

(Photo by T. M. Spencer)

(Photo by T. M. Spencer)




A F-111A of 429th TFS, with the training-use SUU-20 dispenpenser under the wing, is taxiing on the frosted taxiway, Elmendorf AFB.

# 米建国200年記念塗装の航空機　AIRCRAFT WITH BICENTENNIAL CAMOUFLAGE




(Photo by M. F. Henning)

(Photo by M. F. Henning)




(Photo by M. F. Henning)




▲第128攻撃飛行隊(VA-128)所属のA-6A。　▲A-6A of VA-128

▼アンドリュース空軍基地におかれている，海軍のUS-2B。

▼Naval US-2B stationed at Andrews AFB

(Photo by M. F. Henning)



# 新興国空軍の新鋭機　ADVANCED AIRCRAFT FOR DEVELOPING COUNTRIES



クウェート空軍向けのミラージュF.1。

Mirage F.1 for the State of Kuwait Air Force



イラク空軍で使用するミグ-15UTI練習機。

MiG-15 UTI trainer for the Republic of Iraq Air Force




ザイール空軍向けC-130H輸送機

(Photo by H. E. Kline)

C-130H transport for the Republic of Zaire Air Force

# 第32回パリ航空ショー




6月2日から12日までフランスのル・ブールジェ空港において，第32回パリ航空ショーが開催された。今回のショーには21ヵ国から約200機種が参加する盛大なものとなったが，その展示機の中から主なものを紹介しよう。

各種武装を展示したフランス空軍のミラージュF.1G(上)と同海軍のシュペール・エタンダール．(下)

（本文62ページ参照）

About 200 planes from 21 nations participated in the 32nd Paris Air Show held on 2−12 June at Le Bourget Airport. The Koku Fan introduces some of them, this month, first to report you how grand this show was.

Top: Mirage F.1G of French AF. Bottom: Super Etendard of French Navy.




# PARIS AIR SHOW 1977



（上）フェアチャイルドA-10。機体はデビスモンサン空軍基地の第355戦術戦闘連隊(355thTFW)所属機だが，3日の展示飛行の際墜落事故を起こしてしまった。（中）初公開されたイスラエル航空機のクフィールC2戦闘爆撃機。（下）西ドイツ空軍で使用しているアルファジェット原型3号機。

Top: Fairchild A-10, partcipated from Davis-Monthan AFB, USA, before it met an accident on the 3rd. Middle: IAI Kfir C2 made to the public for the first time. Bottom: Alpha Jet Prototype No.3 now in use by the West German AF.









▲展示飛行するF-15A。機体は4月に西ドイツのビットバーグ基地に派遣された、第36戦術戦闘連隊(36thTFW)所属機。
▶機首に採用国の国旗を描いたF-16の試作型。
▼F-18 原型と銘うって参加したノースロップ YF-17。

▲F-15A displayed. The plane was assigned to the 36th TFW in Bitburg this April.

▶F-16 Prototype with the flag insignia of a country which will accept this plane on the nose.

▶YF-17 claimed to be the prototype of F-18.









▲スウェーデン空軍から参加したサーブ37ビゲン。
▼各種装備品を展示したイギリスからの参加機，SEPECATジャガー。イギリスからはこの他にシーハリアー，ホーク，ジェットプロボストなども参加した。

▲SAAB 37 Viggen participating from Swedish AF

▼Participants from UK. In addition to SEPECAT Jaguar here carried, Harrier, Hawk, Jet Provost and many others participated.









（上）２日から５日まで初公開展示されたAWACS機ボーイングE-3A。（中）米海軍のRVAW-120所属のグラマンE-2C早期警戒機。（下）フランス海軍の使用するアトランティック対潜哨戒機。

Top: Boeing E-3A, the AWACS plane, opened to public for the first time, 2–5 June. Middle: Grumman E-2C of US Navy RVAW-120. Bottom: Atlantic anti-sub patrol aircraft in use by French Navy.






▲チェコスロバキアからの参加機アエロ L-39 アルバトロス練習機。同機はL-29デルフィンの後断機であり，ソ連，チェコ，ポーランド，イラク空軍などが装備している。

▲Aero L-39 Albatros trainer from Czechoslovakia. This is the successor of L-29 Delfin, and now in use by the USSR, Czechoslovakia, Poland and Iraq.

▼Aeritalia G222. The Italian AF plans to get a total of 44 planes of this model. The first delivery began last year.

▼アエリタリアG222輸送機。イタリア空軍では同機を44機装備予定でその引渡しは昨年から始まっている。



このページはソ連からの参加機。上は農業用ジェット機M-15。中はソ連の超音速旅客機 Tu-114。下は初公開されたソ連のエアバスIℓ-86 旅客機。この他Iℓ-76大型輸送機や Tu-154 旅客機なども展示された。

Participants from the USSR. Top: M-15 for agricultural use. Middle: Supersonic transport Tu-144. Bottom: Airbus Il-86. Other Soviet planes include Il-76 and Tu-154.










ノース・アイランド海軍航空基地で撮影した、米海軍の最新鋭対潜機S-3Aバイキング。上は着陸する空母キティーホーク搭載の第33対潜飛行隊（VS-33）所属のS-3A。下はこの基地をホームベースにしてS-3Aの乗員訓練を行なっているVS-41所属機。

（本文55ページ参照）

# ロッキード S-3Aバイキング

## LOCKHEED S-3A VIKING

(Photos by F.B. Mormillo)



S-3A Vikings of VS-41, NAS North Island. (Up) - S-3A of VS-33, CV63 KITTY HAWK. (Bottom) - S-3A of VS-41 in crew training.



(Up) Note the sonobuoy and infrared sensor. (Bottom) - S-3As of VS-41 o the apron.




上は真下から見たS-3A。後部のソノブイ投下口の配列や機首下面の赤外線センサーがよくわかる。下はエプロンに並ぶVS-41のS-3A。




"ホット・ターン・ラウンド"の訓練をするＶＳ-41のＳ-3Ａ。これは一度出撃から帰った飛行機が、エンジンをかけたままで乗員だけ交代して、すぐ次の出撃に出発するもの。

VS-41 Viking in a "hot turn around" practice. The aircraft returns from a sortie, the complete flight crew is changed while the engines are still running and then the aircraft departs for another sortie.






S-3As of VS-41. The central airplane has a MAD boom extended.

上と中はエプロンに並ぶVS-41のS-3A。上の写真で中央の機体は尾部のMADブームを出している。







ハンガーで整備中のS-3A。
S-3A in maintenance




訓練飛行を終えて着陸するＶＳ-41のＳ-３Ａ。
S-3A of VS-41 landing




フライトラインに翼を休めるＶＳ-41のＳ-３Ａ。
S-3A of VS-41 at the flight-line

# 横須賀に入港した
# 空母コーラルシーの搭載機



4月末横須賀港に入港した米空母コーラルシーの搭載機。写真はフライト・デッキに並ぶA-7E。

CV43 CORAL SEA entered Yokosuka late in April. A-7E aboard the carrier.



後部デッキに並ぶF-4JとRF-8G。

F-4J and RF-8G in a row at the stern deck



VAW-114所属のE-2B。

E-2B of VAW-114



航空機を満載して入港した空母コーラルシー。

CV43 CORAL SEA full of aircraft

# CV43 CORAL SEA ANCHORED AT YOKOSUKA




ＶＦ-194所属のＦ-4Ｊ。 F-4J of VF 194

F-4J of VF-191




ＶＦ-191所属のＦ-4Ｊ。

F-4J of VF-191 in a tri tone gray camouflage

グレイ3色の迷彩塗装をした、ＶＦ-191所属のＦ-4Ｊ。






ＶＡ-95所属のＫＡ-6Ｄ（左）とＡ-6Ｅ（右）。 KA-6D (left) and A-6E (right) of VA-95






ＶＡ-95所属のＡ-6Ｅ。
A 6E of VA-95




中左と下はVFP-63所属のＲＦ-8Ｇ。
RF-8G of VFP 63




A-7E of VA-94

VA-94所属のA-7E。

VA-22所属のA-7E。




A-7E of VA-22

VAW-114所属のE-2B。




E-2B of VAW-114

HC-1所属のSH-3G。 SH-3G of HC-1



# ヨーロッパに派遣された イーグル部隊




写真はいずれも去る5月20日の三軍記念日に、ドイツのビットバーク空軍基地で撮影したもの。この基地は今年4月27日にアメリカ空軍のヨーロッパにおけるF-15のホーム・ベースとなった。

## EUROPEAN NEST OF F-15 EAGLES

(Photos by G.K.Mast)

Bitburg AB in Germany (36 TFW) has become the European home base of the F-15 Eagle since 27 April 1977. Those are pictured on 20 May, the Armed Forces Day. The 36 TFW comprises three squadrons, the 22nd, 53rd and 525th TFS.









ここに駐留する第36戦術戦闘連隊には、第22、53、525戦術戦闘飛行隊（TFS）が所属しており、現在F-15は525TFSの26機（うちTFが3機）だけだが、7月～9月にかけて他の2飛行隊もF-15を装備することになっている。







In the course of July to September 1977, the whole wing will be fully equipped with the F-15 Eagle, totally 72 aircraft. On this moment, there are 26 Eagles at Bitburg AB, of which three are TF-15 two seaters.




このページもビットバーク基地の三軍記念日に撮影したもの。上と中はイギリスのアルコンベリー英空軍基地から飛来した第527 TFTAS所属のF-5E。




Bitburg AB, Armed Forced Day shots. F-5E of 527 TFTAS from RAF Alconbury, England.




マールストーム基地から飛来した第17防空システム評価実験飛行隊所属のEB-57E。

EB-57E of the 17th Defense Systems Evaluation Sqn from Malmstrom AFB, Montana.

# 岩国基地親善デーの展示機







去る5月5日、雨の中で行なわれた岩国基地親善デーの展示機。
①VMA-223所属のA-4M。②国内では初めて公開されたEA-6A。③これも初めて公開されたVMA（AW）-332所属のA-6E。④VMFA-115所属のF-4J。

1. A-4M of VMA-223; 2. EA-6A; 3. A-6E of VMA(AW)-332; 4. F-4J of VMFA-115.






# PHOTO NEWS




アメリカのイースタン航空は今月初め、エアバスA300を4機、エアバス・インダストリーからリースし、1977年〜1978年にかけてのウインターシーズンに、米国内の路線で運航する。写真はその1番機。




バルチック海でテスト飛行中の西ドイツのRFB社が製作したX114エアロ・ホイル・ボート。6人乗りで水・陸どちらでも離着できる。



5月3日に進水したイギリス海軍最初のガスタービン対潜巡洋艦インビンシブル。同艦はシー・ハリアー5機、シーキング・ヘリ9機、シーダート・ミサイルなどを搭載する。左はインビンシブル上空を飛行するシーキング・ヘリとシー・ハリアー。





初めて一緒に飛行する、ブリティッシュ・エアロスペースの練習機。左からスコティッシュエビエーション・ジェットストリーム、ホーカーシドレー・ホーク、スコティッシュエビエーション・ブルドック、ＢＡＣジェットプロポスト。




イギリスで、海洋開発現場のパトロールにも使用される、ホーカー・シドレー748"コーストガーダー"。機首下面にレドームを装備している。




西ドイツの国内航空会社ＤＬＴが購入したホーカーシドレーＳＤ3-30コミューター機。

# スナップだより

SNAPSHOTS




厚木基地に着陸するVF-151所属のF-4J。同部隊は最近F-4Nから機種変更した（一宮市　穂科岳昭）。

F-4J of VF-151, Atsugi. By T. Hoshina of Ichinomiya City.

A-6E of VMA(AW)-121 that replaced VMA(AW)-332 in May, Iwakuni. By J. Mimura of Iwakuni City.



5月末VMA(AW)332に代って岩国基地に駐留するため飛来した、VMA(AW)121のA-6E（岩国市　三村淳一）。

5月末厚木基地に飛来したVAQ-308のKA-3B（相模原市　宮原正春）。

KA-3B of VAQ-308. Taken when it flew to Atsugi in May, by M. Miyahara of Sagamihara City.



# YAKOVLEV YAK-9



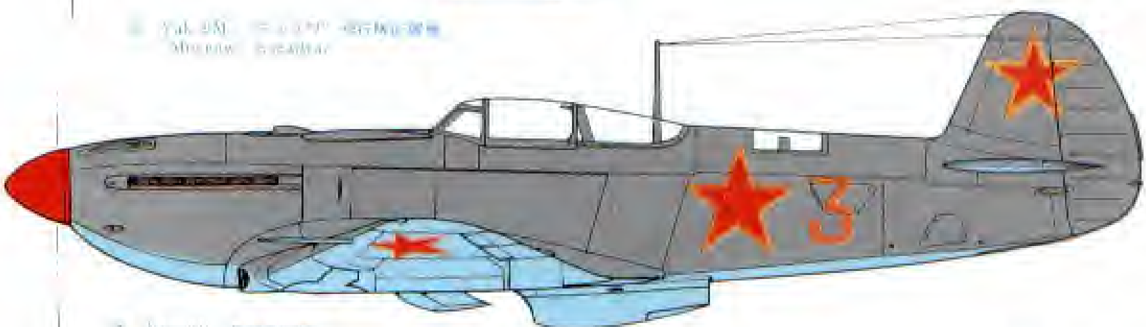

① Yak-9T
Flown from Ice airfield, 1943




② Yak-9M
Normandy Niemen Regt.




③ Yak-9M
Moscow Squadron




④ Yak-9T 冬期迷彩機
Winter camouflage scheme




⑤ Yak-9T 標準迷彩機
Standard camouflage scheme

© K. Hashimoto

# 南方にねむる日・米大戦機

## WARBIRD SEARCH IN THE PACIFIC



➡ 1972年11月，アメリカ人の依頼で，サルベージ屋の手によってガダルカナル沖の海底から回収された零戦21型。この零戦の存在は有名で，地元の人たちは観光客をノゾキ窓の付いたボートで案内していた。地元の人たちは水深30ftにみたない海底であるから，サルベージ権はおよばないと回収に反対したが，測定した結果，34ftの海底とわかって敗訴した。

⬇ ソロモンのバラレ島に残されている1式陸攻。ここには1式陸攻5機分の残骸があり，写真の機体はそのなかでも，もっとも原型をとどめているもの。主脚が"健全"で，車輪で機体を支えている。そのなかの1機は第702航空隊所属機と確認されている。胴体側方銃座の付いた1式陸攻11型で，その銃座や後上方銃座の風防枠がよくわかる。

⬆ Late 1972 view of the "Tambea Zero" as it was hauled to Point Cruz following its retrieval from the water off the northwest coast of Guadalcanal. (Photo: Solomon Islands Information Service)

⬇ Virtually intact G4M1 Betty on Ballalae (Photo: W.H.Bartsch)



WARBIRD SEARCH IN THE PACIFIC

# 南方に眠る日米大戦機

▲ Interior of a G4M1 Betty on Ballalae.

(Photos by William H. Bartsch)

日米の航空部隊が激戦をくりひろげた南太平洋の島々には，撃墜されあるいは不時着した両軍の航空機の残がいが，現在でもジャングルの草木に埋れ，近海の海底に横たわったまま多数が眠っている．風化による自然崩壊やサルベージ屋の犠牲となって，原型をとどめるものは少ないが，詳細に検討すると，その所属部隊や戦歴をたどれる大戦史上の生きた資料である．ここに紹介する写真は，アメリカの第二次大戦航空戦史の研究家であるウィリアムH.バーチュッシュ氏がこのほど，米軍の後方基地であったニューヘブリデスから激戦地のギルバート諸島，ソロモン諸島，ラバウル，パプア・ニューギニアの戦跡をたずねて記録した"海鷲"と"陸鷲"である．写真下はソロモン諸島のバラレ島に残る1式陸攻の機内．計器類はすべてはずされているが，骨組みは原型のまま．





⬆ 珊瑚海海戦で，ポナポンポム島に墜落した１式陸攻11型の機首。中央胴体や尾部など，ほかの部分は1952年の台風で吹きとばされてしまったという。100mほど離れた海岸に，エンジン二つがころがっている。

⬆ Only the forward fuselage section and engines remain of this G4M1 Betty that crashed on the beach beach at Panapompom Island during the Battle of the Coral Sea. (Photo: W.H. Bartsch)

⬇ ラバウルのラクナイ飛行場から離れた密林のなかで発見された97式重爆の前部胴体。主翼とエンジン部分もそのまま。ラバウルの海軍航空部隊を支援して派遣されたもので，1943年前半に，連合軍の地上砲火で撃墜された１機である。

⬇ This Mitsubishi Ki21 Sally was a victim of an Allied air raid on Lakunai field, Rabaul, in 1943. (Photo: W.H. Bartsch)





⬆ ガダルカナル攻防戦で，米軍の後方基地となったニューヘブリデス諸島のエフェト島に残っているF4Uコルセア。同島北東海岸の米海兵隊が飛行場として使っていたクイン・ヒルの浅瀬に横たわったままである。

⬆ This virtually intact Marine Corps Corsair lies on a mudflat opposite the wartime strip of Quoin Hill, northeast Efate, New Hebrides. (Photo: W.H.Bartsch)

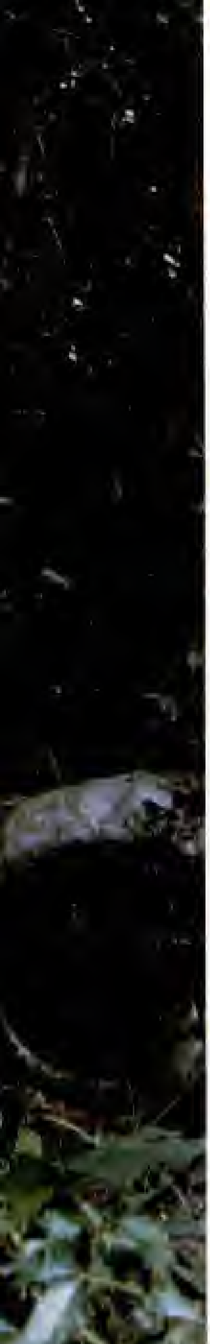
⬇ マキン，タワラのギルバート諸島の日本軍に対抗してつくられたフナフチ飛行場の北西378kmのナノメア飛行場に残っているSBD-5ドーントレス。海兵隊の第331爆撃中隊の所属機で，1943年11月27日に撃墜されたもの。

⬇ Near the old wartime airstrip on Nanomea Island, the fuselage and tail are all that remain of this SBD 5 Dauntless of Marine Scout Bombing Squadron 331, lost on Nov. 27, 1943. (Photo: W.H.Bartsch)






〔上〕94ページと同じくバラレ島に残されている1式陸攻の残がい。同島は，ガダルカナル攻防戦のころ日本軍の前進基地のあったところ。1式陸攻6機分のほか，零戦1機，99艦爆1機の残がいが確認されている。バーツッシュ氏によれば，1式陸攻の1機はコード・レターから第702航空隊の所属機であるという。〔右上〕ラバウル（ニューブリテン島）のトベラ飛行場跡に残る零戦32型のエンジンとプロペラ。この飛行場には主翼と中央部胴体の零戦32型もう1機が残っている。写真のエンジンは比較的良好な状態である。〔右下〕バラレ島の1式陸攻の近くにころがっている零戦12型。ここには零戦も数機あったが，現在残るのはこれ1機のみ。

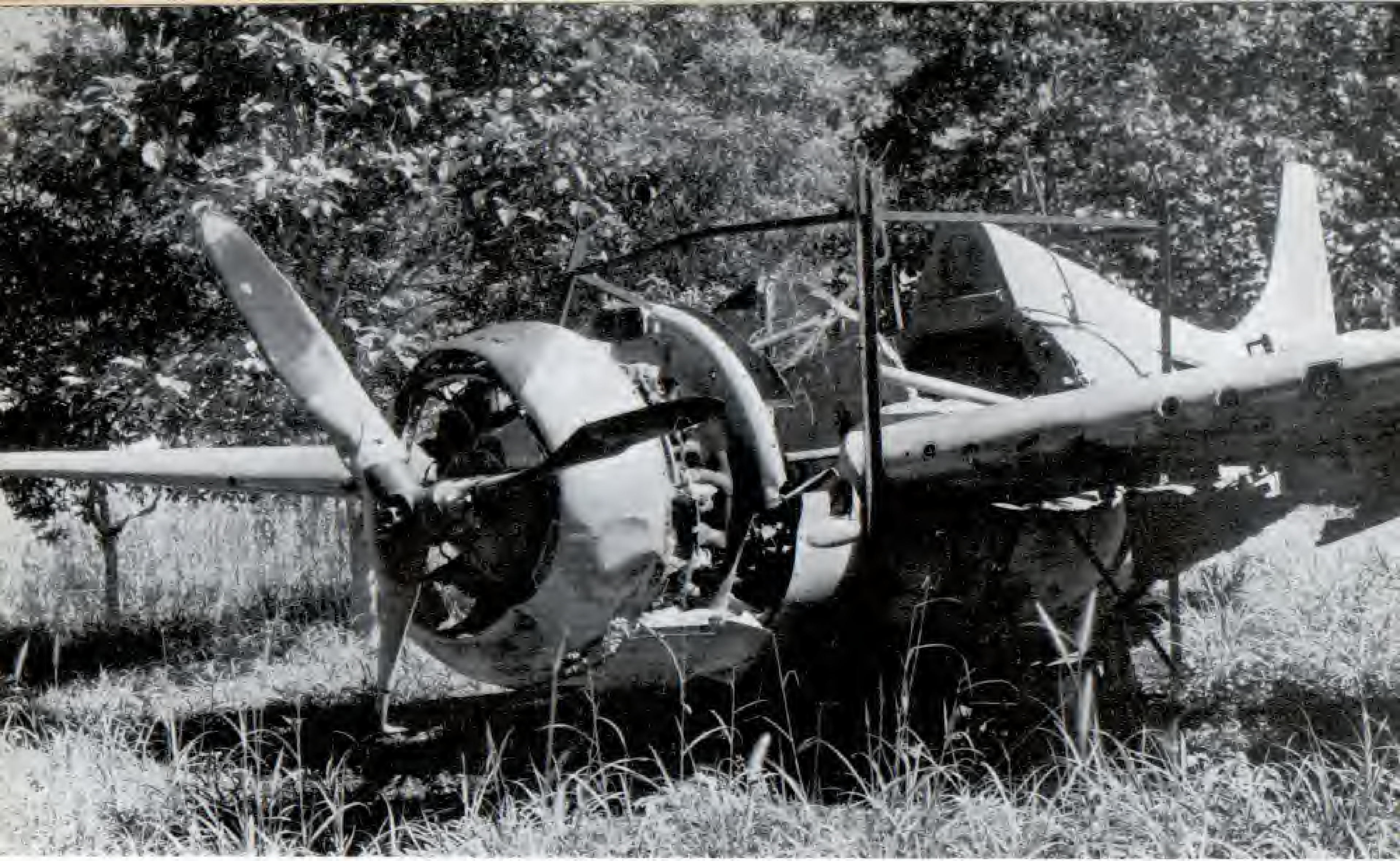




Several Zeros have been removed from Ballale, but this example is still to be found there.



← The engine and propeller of Mitsubishi A6M3 model of the Zero still to be found in a plantation which used to be the old Tobera airstrip of the Japanese at Rabaul.



↑ Guadalcanal F4F-4 Wildcat. In 1973, the wings of this F4F-4 hauled out of the jungle near Henderson Field could fold, but two years later they were rusted in place and the condition of the planes had considerably deteriorated.



(Photo:Barry Coran)

前ページとこのページは，ガダルカナルのヘンダーソン飛行場東方56kmほどの村落のほとりで，1973年初めにイギリスの航空機研究家であるバリイ・コラン氏によって発見されたグラマンF4F-4ワイルドキャット．コラン氏は所有者と購入契約を結んで同機をアメリカの博物館に運ぶために，現地人の手をかりて海岸まで運んだが，本機の所有者であると名のるもう一人の現地人があらわれて，訴しょう問題となり，現地にとめおかれたままである．このページの2枚は1973年に撮影したもので，比較的良好な状態であるが，現地では，左ページ写真のように，痛みがひどく，主翼の折りたたみも不可能となった．

(Photo:Barry Coran)

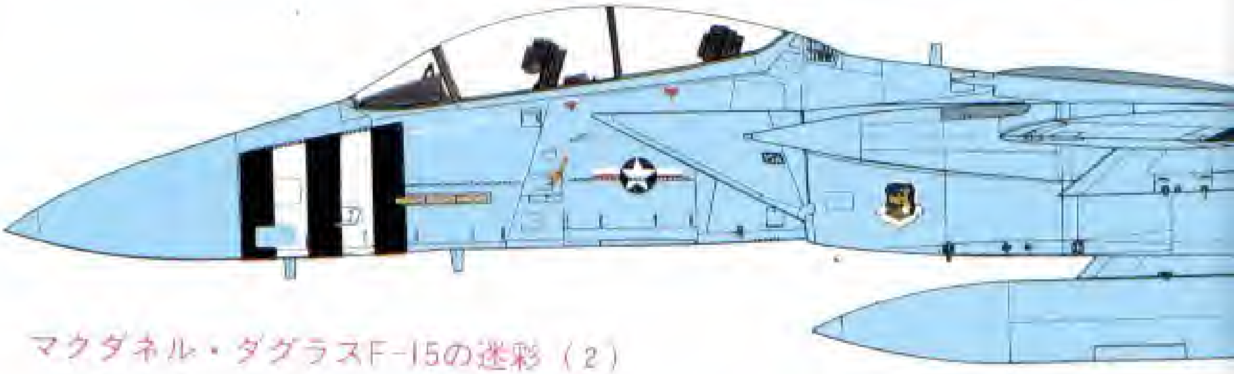


# グンゼ産業Mr.カラー

GUNZE SANGYO

## ハイモデリングのための塗装マニュアル

⑦　第58戦術戦闘訓練連隊(58th TFTW)第555戦術戦闘訓練飛行隊のTF-15A



マクダネル・ダグラスF-15の迷彩（2）

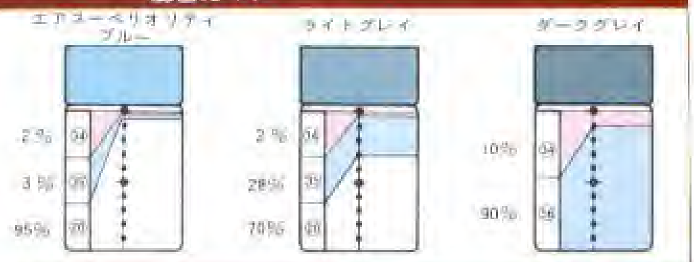
**McDONNELL DOUGLAS**
**F-15/TF-15 EAGLE**










### 配合ガイドの見かた

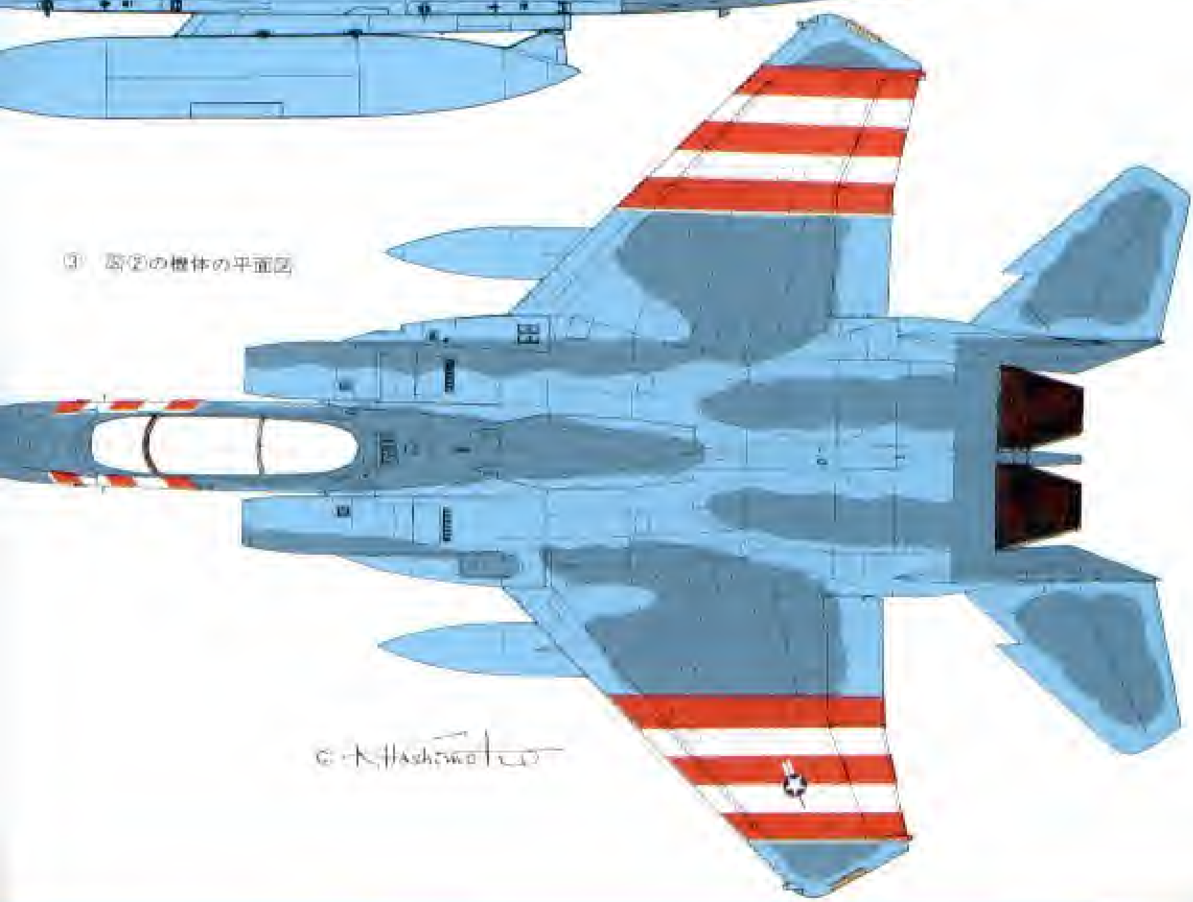
グンゼ・カラーのビンをレイアウトした混色パターンは，左のナンバーがグンゼ・カラーナンバーで，中央の目盛りは混合%を示し，ひと目盛りが10%を示しているが，次ページで述べているように厳密な混合%を示しても，あまり重要とはいえない個々の色感とかモデル塗装上の個性という問題もあり，あくまでも，この混合比は目安，とお考え願いたい。




② 第58戦術戦闘訓練連隊のF-15A




③ 図②の機体の平面図



© K. Hashimoto

GUNZE SANGYO

# グンゼ産業Mr.カラー

## ハイモデリングのための塗装マニュアル



# マクダネル・ダグラス F-15Aイーグルの迷彩

7月号に引きつづいてF-15Aイーグルの塗装例。図①と②はアリゾナ州ルーク空軍基地の第58戦術戦闘訓練連隊(58thTFTW)第555戦術戦闘訓練飛行隊(555thTFTS)所属機で、図③はエグリン[illegible]のTF-15A。機首と主翼に第二次大戦中のインベイジョン・ストライプスと同様の白と黒のストライプがあり、有視界効果の評価テスト用塗装といわれるものである。図②はブルーグレー2色迷彩のF-15Aで、この機体もテスト用に赤のストライプがついている。

カラー写真の機体も(58thTFTW)所属機であるが、こちらはグレイとライトガルグレイ2色のスプリンター・タイプ迷彩機。写真上では、グレイとライトグレイの[illegible]ガルグレイの方がうすいようなイメージを受けるが、実際にはライトガルグレイのほうが濃いのも面白い。また一般にコントラストが強いグレイとダークグレイのスプリンター・タイプ迷彩の機体もある。

細部、脚およびホイール内側は白、空中給油口はブルーグレーに細い白ふちをつき、噴射エンジン部はチタニウム合金の地金色、コクピット内部は[illegible]の黒っぽい色で、[illegible]はライトグレー[illegible]

(Photo by F.B. Mormillo)

☆グンゼ・カラー☆

「グンゼ・カラー」われわれは、こう呼ぶことにしよう。「グンゼ産業Mr.カラー(新ネーム)」は、およそ10年もの長期にわたって模型ファンの必需品として愛用されてきた専用塗料である。もちろん「グンゼ・カラー」は従来のものと、まったく同一同色の品質であり、その質の良さ、安定した色調の優秀さは、ファンに定評のあるもので、しかもこの新ネーム発売を記念して発売された「グンゼ・カラー」は、従来の58色にくわえて新発売の14色がプラスされ、合計72色になった。また「グンゼ産業Mr.スプレーカラー」は今までの29色に新色11色がプラスされて合計40色の多彩な専用スプレーが発売中である。

このページでご紹介する混色法は、いずれも「グンゼ・カラー」による混色比で、他のカラーとの混色は保証できないし、塗料の品質の差もあって、うまく混合できないおそれがあるから、従来からユーザーの100%近くが愛用している「グンゼ・カラー」だけで混色するように十分注意しよう。新しくカラーを購入するときも「グンゼ・カラー」であることを確認して入手することが大切である。

(イラストと解説・橋本義久男)

(この3枚の写真はルーク空軍基地の58thTFTWのイーグルで、上はF-15Aで右の2枚は複座のTF-15A)








Yakovlev Yak-3 preserved in the Musée de l'Air outside Paris.

## フランスに現存する ヤコブレフ Yak-3

パリ郊外の航空博物館（Musée de l'Air）に保存されているヤコブレフYak-3。1943年1月にYak-1Mを持って編成され，その後Yak-9，Yak-3を装備して北ロシア，リトアニア，ラトビア，バルチック海岸やポーランド戦線を転戦したフランス義勇飛行隊“ノルマンディー・ニーメン”の所属機であった1機で，当時の塗装のままで保存されている。

（Photo by T.Matsuzaki）

## ●ソ連空軍の二次大戦傑作戦闘機●

# ヤコブレフ　Yak-3/Yak-9

**Yakovlev Piston-engined Fighter**

⬇クリミア地方上空を飛ぶソ連防空部隊のYak-9D。1944年夏ころの撮影。手前の機体は15機撃墜のエース、M.V.アブデイエフ大佐の乗機。同機の尾輪ドアは開いたままであるのに注意。機首のマークは防空連隊のバッチである。






Yak-9Pは、戦後北朝鮮空軍にも供与された。写真の機体は朝鮮戦争で米軍にろ獲されたその1機。同機は米国のライトフィールドでテストされ、現在ライトパタソンの空軍博物館に保管されている。

アレクサンドルS.ヤコブレフ設計によるレシプロ戦闘機で最初に制式採用されたのはYak-1で、1941年6月から生産に入り、まもなく開始された独ソ戦の戦場に送られた。同機は1,100hpのクリモスM-105PAエンジンを積んでいたが、これに2段スーパーチャージャーを付けて馬力をアップしたM-105PFエンジンに換装したのがYak-1Mで、1942年から量産に入っている。Yak-1と並行して同機の複座練習型Yak-7Vも開発され、これを単座にした夜間戦闘機型がYak-7A、その操縦席などの細部を改造したのがYak-7Bである。このYak-7Bの木製の主翼スパーをスチール製にし、主翼の燃料タンクをふやして航続力を延ばしたのがYak-7DIで、のちにYak-9の制式番号が与えられ、1942年末から43年にかけてのスターリングラード戦線にデビューした。





1943年には、20mmShVAK機関砲に代えて37mm11-P-37対戦車機関砲を積んだYak-9T、燃料タンクをふやして航続距離を延ばしたYak-9Dが造られ、1944年には45mm砲を積んだYak-9K、Yak-9Dの燃料搭載量をさらにふやしたYak-9DDなどのバリエーションが造られている。二次大戦の戦場にはまにあわなかったが、Yak-9Tのエンジンを1,700hpのVK107に換装したYak-9U、その艤装の一部を代えたYak-9Pも戦後生産されている。Yak-1からYak-7を経てYak-9にいたる各型は、対地攻撃もできる戦闘爆撃機の特徴をもっていたが、ドイツ空軍のBf109に対抗するため、高空での空戦性能を重視してYak-1を改造したのがYak-3である。制式番号は若いが、Yak-9と並行して開発され、1943年からYak-1、Yak-1Mに代って東部戦線に登場した。

左・上の写真ともフランス義勇飛行隊"ノルマンディー・ニーメン"に配備されたYak-3。





このページと次ページの写真も"ノルマンディー・ニーメン"部隊が使用したYak-3で、その1機は右上写真のように、パリ郊外の航空博物館に保管されている。自由フランス空軍パイロットで編成された義勇飛行隊"ノルマンディー・ニーメン"連隊は、Yak-1を装備して1943年に東部戦線で参戦、のちにYak-9からYak-3に機種改変して終戦までドイツ空軍を相手に闘い、270機余の撃墜戦果をあげている。





Yak-1からYak-9にいたるYak系戦闘機の生産は、1941年から終戦後までつづき、総計36,732機という大量生産が行なわれている。このうち、Yak-1は8,721機、Yak-7は6,399機、Yak-9は16,769機、Yak-3は4,484機といわれている。独ソ戦開戦とほぼ同時にデビューしたYak-1と約1年遅れで戦線へ送られたYak-9は、当時のドイツ空軍の新鋭戦闘機Bf109Gに対して、低空ではそれほど性能に見劣りがしなかったが、4,000m以上の高々度ではBf109Gがだんぜん速く、Yakのパイロットは2,000～4,000mの高度で戦かわなければならなかった。しかし高空性能を改善したYak-3では、Bf109Gとも対等以上の戦闘をし、ドイツ空軍パイロットのあいだには、機首下のオイル・クーラー装備のないYakには用心しろとの警告が発せられたほどであったという。終戦のころソ連空軍戦闘機部隊の約半数はこのYak系戦闘機を装備していた。A.S.ヤコブレフの不屈の技術家魂が生んだソ連の傑作戦闘機である。



(Photo by R.C.Mikesh)

(78ページ本文記事参照)



# 試作遠距離戦闘機

## EXPERIMENTAL LONG-RANGE FIGHTER

Quite a rare photo of Ki.83, taken by the USF. 25 Aug. 1945, at an airdrome outskirts of Matsumoto, Nagano Pref., where the USF made a flight test immediately after the war.

## ARMY/MITSUBISHI KI83

# 三菱　キ83

爆撃機を掩護する双発複座重武装の遠距離戦闘機として三菱が開発したキ83は、大戦末期に試作機４機が完成したのみに終ったが、これは長野県の松本市郊外の飛行場に疎開してあった試作１号機を、終戦直後の昭和20年８月25日に同飛行場に進駐した米軍が整備、飛行テストした珍らしい写真である。



(Photo by H.N.Wantiez)



Ki.83 flown by Lt Henry during tests in Matsumoto. The plane reportedly recorded a speed of 762km/h with high ocutan USF fuel. Nothing has been heard of this plane after it left Yokosuka for the US.

(Photo by H.N.Wantiez)

写真上は富士山を背景に飛ぶキ83の試作1号機。松本飛行場に進駐した米軍は、まっさきに本機の所在をたずね、MPの監視つきで再整備、高オクタン価ガソリンを積んで、米軍のテストパイロットであるヘンリー中尉が操縦して飛行テストを行ない、762km/hという高速を出したという。テストののち、同機は横須賀に空輸され、空母で米国へ持去られたが、その後の消息は明らかでない。

写真下も松本飛行場の試作1号機。本機は100式司偵を手がけた久保富夫技師が主任設計者となり、同機の経験を最大限に生かして設計された。プロファイルは100式司偵の面影がある。重量軽減を最重点とした設計で、しぼりにしぼられた胴体の流線形は美しい。

(Photo by I.Komori)

Designed also by Tomio Kubo, the designer of Ki.46 Dinar, the plane looks clean and graceful.





(Photo by R.C.Mikesh)



(Photo by H.N.Wantiez)

ここの写真も松本飛行場のキ83試作1号機。キ83は排気タービン付きの空冷複列星型18気筒ハ211-ル エンジン双発の低翼単葉機。操縦席は後方に防弾鋼板を装備したタンデム複座で、後席は指揮官または航法通信士用。武装は機首両側の上方に20mm機関砲2門、下方に30mm機関砲2門という重武装。胴体タンクの防弾、計器・配電盤装備の改善など、細部に新機軸をもり込んだ長距離侵攻用戦闘機であった。

ここの写真では、本機の各アングルの形状がよくわかる。層流翼型を採用した主翼は、後縁に補助翼とスプリット・フラップ付き。オレオ緩衝装備の主脚は後方ナセル内に引込む。脚の油圧には小型で高圧を出す新式の油圧装置を採用しており、重量、スペースの点で益するところ少なくなかった。本機を点検した米軍の高級将校が最初に放った言葉は、「なんと素晴らしい脚だ。実に美しい形をしている」だったという。



(Photo by I.Komori)

(Photo by I.Komori)

Noticeable is the oil-pressured high-quality gear retractive device, to which a USF high ranking officer/investigator is reported to have admired by saying: "How nice and clean these legs are!"



Fresh idears employed in many parts to raise the effectiveness of this long-range fighter, including the bullet-proof armors for the pilot and/or fuel tanks.

(Photo by I.Komori)



キ83試作1号機の細部がよくわかる写真。上の写真で流線形のエンジン・カウリングがクローズアップされているが、このカウリングは思い切って小型化をはかったため、当初は空気取入口面積が少なく、所定の馬力が出ずに苦労したという。前上部の8気筒間のスキ間を全部うめるような変型な取入口に改修してこの問題は解決した。格納庫内の写真は、米軍機塗装に塗りかえられる前のものである。

(Photo by H.N.Wantiez)

Of four prototypes made, No.2 met an accident in March at Gife and No.3 and 4 were burned in an air raid at Gife in June, and No.1 of Matsumoto was the only survivor.





(Photo by H.N.Wantiez)

キ83の試作1号機は昭和19年10月に完成して、翌月の18日より地上試験を開始、つづいて2、3、4号機が完成した。4機は、岐阜県の各務ヶ原飛行場に送られて、飛行テストが行なわれた。しかし2号機は20年3月9日の飛行テスト中に事故で失なわれ、3、4号機も同年6月の空襲で焼失した。ここに掲載した写真は、ただ1機残された本機の貴重な記録である。



(Photo by H.N.Wantiez)

# グッドイアー製の
# コルセア戦闘機《3》

(147ページ本文記事参照)



## THE F2G CORSAIR—— TOO LATE FOR GLORY

先月号にひきつづいて，二次大戦の戦場に参加する機会にめぐまれず，戦後エアレースで高性能ぶりを発揮したＦ２Ｇコルセアたち。
写真右と右下は機体全面を真白に塗ったＦ２Ｇ。先月号で紹介した元海軍大佐のクック・クレランド氏が所有するもう１機の機体で，1947年から1949年にかけてトンプソン・レースに出場している。クレランド氏が優勝した47年度の同レースでは，ディック・ベッカー氏が操縦して参加，クレランド氏に次いで２位となったが，48年度はカウリングのトラブルでレース途中に棄権，49年度にはクレランド氏が本機で２回目の優勝をかざった。
写真下はロン・パケット氏所有のＦ２Ｇ，方向舵，気化器空気取入口ともにオリジナルのまま，胴体下にフェリイ用のドロップ・タンクを装備している。同機は49年度トンプソン・レースで２位に入賞している。






↓ The F2G Corsair of Ron Puckett retained the standard rudder and car-burator inlet scoop, made best showing with second place in the 1949 Thompson. Here it is shown with a drop tank for ferrying flights. (photo:Lee Kohn)

↑↓ Cleland's all white No.94 flew in three consecutive Thompson Trophy Races from 1947 through 1949. It placed second in 1947 while piloted by Dick Becker, was forced to land with cowling trouble in 1948 and finally won in 1949 with Cleland at the controls. (photo|Lee Kohn)






写真上はテネアマン・トロフィ・レースで優勝，49年度トンプソン・レースで3位となったベン・マッキレン氏所有のＦ２Ｇ。マッキレン氏は当時33才の元海軍パイロット。テネアマン・レースはエアレース初参加で，平均時速366mph（621km/h）で飛ばし，3,150ドルの賞金を獲得した。低速時の横安定のために補助ラダーを付けているのに注意。

写真下はベン・マクレラン氏所有の赤白ツートン・カラーのＦ２Ｇ。プロペラ１本も白く塗装しており，エンジン低速回転時には，エアレースにふさわしい華やかな色彩効果を生んだ。

⬆ F2G, No.57, won the Tinnerman Trophy Race and placed third in the Thompson during 1949 races at Cleveland with Ben McKillen in the cockpit. Note the auxiliary rudder which gave added lateral contol at low forward speeds.
(photo: Leo Kohn)

⬇ Ben McKillen's red and white F2G had one blade of prop painted white which, in contrast to the other three black blades, gave the visual effect of a slow turning engine.
(photo: Leo Kohn)



DOUGLAS DC-7B. More powerful, longer version of DC-6B but not quite the answer to Pan Am's quest for non-stop trans-Atlantic airliner. First service, 13th June 1955.




ダグラスDC-7Bの1機"ジュピター・レックス"号。
ダグラスDC-7は、スーパー・コンステレーションに対抗するDC-6Bの後継機として開発されたターボコンパウンド・エンジン4発機。パンアメリカンでは、最初の量産型DC-7につづいて生産された長距離型のDC-7Bを7機装備して、1955年6月からストラトクルーザーに代えてニューヨークとパリ、ロンドンを結ぶ北大西洋路線に就航させた。しかしDC-7Bは、米大陸の運航用に改造された長距離型で、大洋越えの運航には適さず、DC-6より高速ではあったが、客室内の騒音と振動の点で乗客には不評であった。大洋越えの本格的な旅客機はつぎの改良型DC-7Cを待たなければならなかった。

【DC-7Bデータ】 エンジン：ライトR-3350-18DAターボコンパウンド（13,600hp）×4、全幅35.81m、全長33.24m、全高8.72m、自重30,842kg、最大離陸重量55,430kg、乗客数72人、巡航速度547km/h、巡航高度6,859m、航続距離6,114km。

# エアラインの翼

## Pan Am's Planes

## パン・アメリカン航空 ⑮




# ジェット軍用機の先輩たち

## イギリス篇 ⑦

グロスター・ミーティア……(2)

GLOSTER METEOR





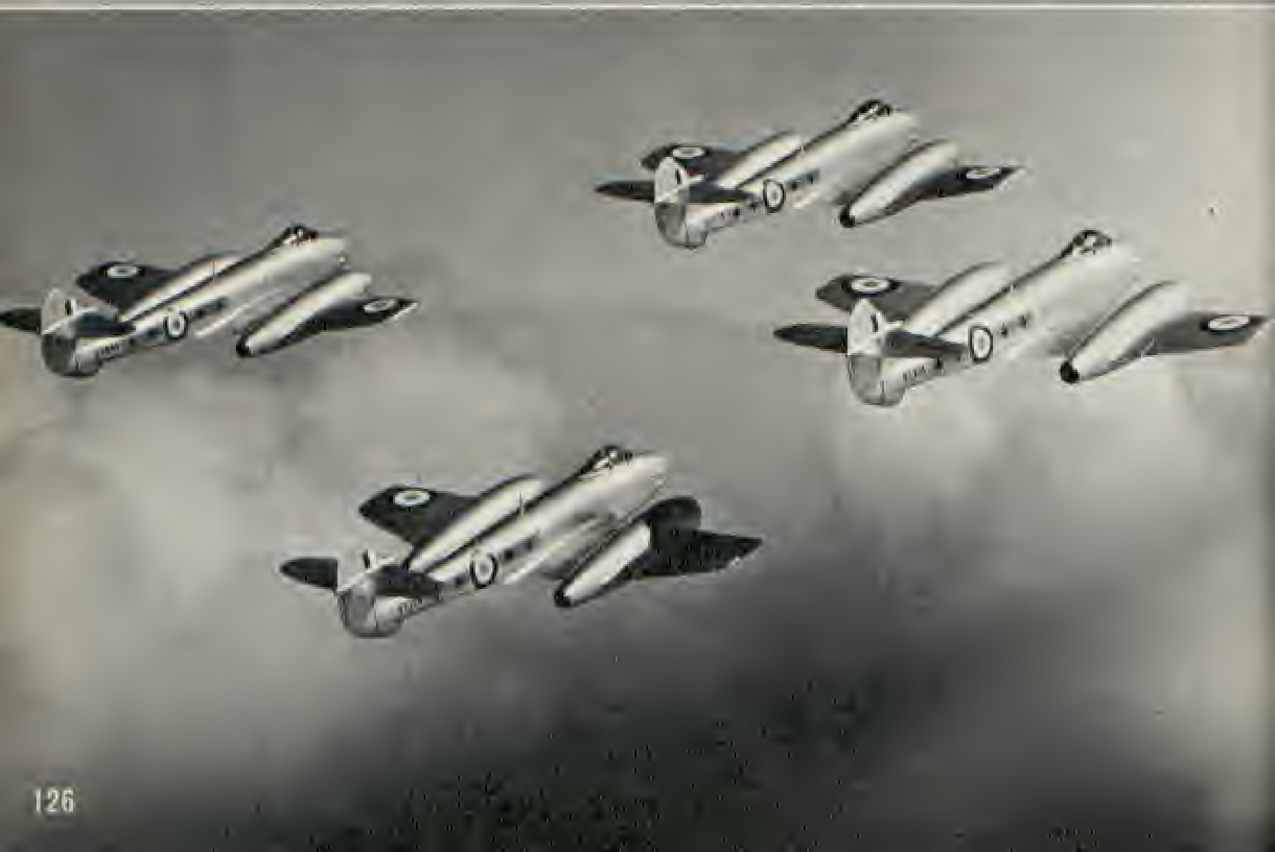
ミーティアは、最初の量産型F-1とその改良型であるF.3がかろうじて大戦末期に参戦したが、この両型は、ジェット機としての高速がかわれて早急に戦場へ送られたいわば試作段階のもので、ジェット戦闘機としての本格的な実用型は、つぎのF.4からである。F.4では、ロールスロイス・ニーン（推力4,000-lb：1,814kg）をスケールダウンしたデルウェント5エンジン（推力3,500-lb：1,588kg）を積み、F.3よりも機体の強度をふやし、気密のコクピットに改造したもので、ロール性能を向上するためにF.3で43ft（13.10m）あった主翼幅も、両翼端が切りつめられ、37ft 2in（11.32m）となっている。ここの写真はいずれもF.4。写真左上と上のEE521は、スイスに送られてデモ飛行を行なった機体で、のちに標的機のU.15に改造されている。





ミーティアF.4は量産型1号機のEE 517が1945年4月12日に初飛行、5年後の50年4月に最終号機のVZ436が完成するまでに、グロスター社で489機、アームストロング・ホィットワース社で46機、計535機が生産され、英空軍の31個スコードロンに装備されたほかアルゼンチン、オランダ、エジプト、ベルギー、デンマーク空軍でも採用している。強力なエンジンを積んで翼端を切りつめたF.4は、F.3にくらべて格段の高速、高性能機となり、1946年9月に616mph（991km/h）の世界速度記録をたてている。写真上は第2次生産分のF.4の1機、写真下は第263スコードロンに配備されたF.4。

F.4の機体をもとに、コクピットをタンデム複座に改造した練習機型がミーティアT.7で、1949年から54年にかけて640機が生産され、英空軍のほか英海軍にも43機が配備された。海外ではオランダ、ベルギー、エジプト、シリア、デンマーク、ブラジル各空軍に引渡されている。右ページの写真は、上は第609、中は第245、下は第15各スコードロンに配備されたミーティアT.7である。






WA725










（上）展示飛行を行なうYC-15AMST機。左翼1番エンジンはCFM-56新型エンジンを装備している。（中）迷彩塗装を施したYC-14AMST機。（下）カナダから参加したDHCダッシュ7STDL旅客機。

Top: YC-15 AMST in demonstration flight. The left wing first engine is CFM-56. Middle: YC-14 AMST camouflaged. Bottom: DHC DASH 7 STOLM trans-port.